

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus-Peter Hesse und Birgit Stöver (CDU) vom 29.05.13

und Antwort des Senats

Betr.: Wo kann man sein Elektroauto eigentlich schon aufladen? (II)

Der Senat hat sich in den letzten Wochen für Fortschritte im gewerblichen Bereich der Förderung von Elektromobilität feiern lassen. Die Beantwortung unserer SKA Drs. 20/7669 war dahin gehend unvollständig, da die öffentlich zugänglichen Standorte auf privatem Grund nicht genannt wurden.

Dies vorausgeschickt fragen wir den Senat:

1. *Wie viele Elektrofahrzeuge wurden in den letzten drei Jahren in Hamburg privat und geschäftlich zugelassen (bitte Aufteilung in reine Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge)?*

Jahr	Elektrofahrzeuge	Hybridfahrzeuge
2010	18	218
2011	220	390
2012	232	560
2013 (Jan. – Apr.)	71	296

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt und Landesbetrieb Verkehr

2. *Wie viele Grundeigentümer gibt es, die öffentlich zugängliche Standorte auf privatem Grund anbieten, und wie viele von diesen Grundeigentümern haben die erforderliche Benennung der Standorte aus welchem Grund verweigert? Gibt es mittlerweile die Zustimmung der Grundeigentümer?*

Wenn ja, welche Standorte sind dies?

Wenn nein, warum nicht?

In Zusammenhang mit der in Drs. 20/7669 dargestellten Erarbeitung des Masterplans zur Ladeinfrastruktur wird derzeit ermittelt, auf welchen privaten Flächen und in welchem Umfang jeweils Ladepunkte für Elektrofahrzeuge öffentlich zugänglich sind. Wesentliches Kriterium für eine öffentliche Bekanntmachung dieser Lademöglichkeiten ist aber neben der Zustimmung des jeweiligen Grundeigentümers nicht allein die Zugänglichkeit des Standorts für die allgemeine Öffentlichkeit, sondern vor allem die dortige Einhaltung einheitlicher Qualitätsstandards. Technische Voraussetzung hierfür ist eine Anbindung des betreffenden Ladepunktes an die Systemebene, das sogenannte Back-End. Nur, wenn an diesen Standorten die für die Belieferung und Abrechnung geltenden Standards der Ladepunkte im öffentlichen Raum (Grünstrom, freier Zugang auch für Nichtkunden des Säulenbetreibers) eingehalten werden, handelt es sich nach Auffassung der zuständigen Stellen um eine „öffentlich zugängliche Lademöglichkeit“, die den Ladepunkten im öffentlichen Raum gleichgestellt werden kann. Vor dem Hintergrund dieser notwendigen Differenzierung und der dazu noch andau-

erden Erhebungen ist bislang bei Grundeigentümern noch keine Zustimmung zu einer öffentlichen Bekanntmachung eingeholt worden.

Im Übrigen siehe Drs. 20/7669.

3. *Wo werden die öffentlich zugänglichen Standorte auf privatem Grund bekannt gemacht, um auch für die Öffentlichkeit nutzbar zu sein?*

Hierüber ist noch nicht entschieden. Im Übrigen siehe die Antwort zu 2.

4. *Wann soll der Masterplan Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge fertig sein und welche Stellen bereiten den Masterplan vor? Welche Inhalte wird der Masterplan haben (bitte Benennung der einzelnen Kapitel)?*

Die Fertigstellung des Masterplans ist für das 4. Quartal 2013 vorgesehen. An der Erstellung der Konzeption sind unter Federführung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation die Behörde für Inneres und Sport, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die Bezirksämter, die Projektleitstelle Elektromobilität der Modellregion Hamburg sowie beratend verschiedene Partner aus Industrie und Wirtschaft beteiligt. Eine endgültige Gliederung des Dokuments liegt derzeit noch nicht vor.

5. *Unter welchen Bedingungen ist Park-and-Charge in Hamburg denkbar (siehe Drs. 20/7669)?*

Mit den Bedingungen für „Park-and-Charge“ in Hamburg hat sich die zuständige Behörde noch nicht abschließend befasst.

6. *Gibt es Überlegungen vonseiten des Senats oder der Fachbehörde, die rechtlichen Bedingungen (zum Beispiel HBauO) zu ändern, um Elektromobilität zu fördern?*

Wenn ja, welche?

Ja. Der Senat hatte schon in Drs. 20/2088 über diverse laufende Prüfaufträge berichtet, die unter anderem auch rechtliche Änderungsbedarfe betreffen.

Hierzu gehören die Fahrzeugkennzeichnung, die Berücksichtigung von Elektromobilitätskonzepten im Rahmen der Anhandgabeverfahren bei der städtischen Grundstücksvergabe sowie die Frage, ob bei planungsrechtlichen Instrumenten, etwa bei Festsetzungen im Rahmen der Bauleitplanung, Möglichkeiten zur Förderung von Elektromobilität bestehen. Die diesbezüglichen Überlegungen dauern noch an.

Aktuell ist die mit Drs. 20/7125 angekündigte Bundesratsinitiative zur Schaffung einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Vorbereitung, auf deren Grundlage Landesregierungen und Kommunen künftig für Elektrofahrzeuge eine Befreiung von den Parkgebühren vornehmen können sollen.